



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

[सं 7]

नई विल्ली, शनिवार, फरवरी 16, 1980 (माघ 27, 1901)

No. 7]

NEW DELHI, SATURDAY, FEBRUARY 16, 1980 (MAGHA 27, 1901)

इस भाग में चिन्ह पृष्ठ संख्या वी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके।

Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation.

## विषय-सूची

## पृष्ठ

	पृष्ठ
भाग I—खण्ड 1—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों विनियमों तथा आदेशों और संकरणों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं . . . . .	389
भाग I—खण्ड 2—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई सरकारी अफसरों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों, छुट्टियों आदि से सम्बन्धित अधिसूचनाएं . . . . .	375
भाग I—खण्ड 3—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों, विनियमों, आदेशों और संकरणों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं . . . . .	91
भाग I—खण्ड 4—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी की गई, अफसरों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों, छुट्टियों आदि से सम्बन्धित अधिसूचनाएं . . . . .	1757
भाग II—खण्ड 1—अधिनियम, अध्यावेश और विनियम . . . . .	85
भाग II—खण्ड 2—विधेयक और विधेयक संबंधी प्रबंद समितियों की रिपोर्टें . . . . .	13
भाग II—खण्ड 3—उपखण्ड (i) —(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और (संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों को छोड़कर) केन्द्रीय प्राधिकारियों द्वारा जारी किए गए विधि के प्रन्तर्गत बनाए और जारी	967
1—451G/79	23

## CONTENTS

	PAGE	
<b>PART I—SECTION 1.—Notification relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court .. . . . .</b>	181	(other than the Ministry of Defence) and by Central Authorities (other than the Administrations of Union Territories) .. . . . .
<b>PART I—SECTION 2.—Notifications regarding Appointments, Promotions, Leave etc. of Government Officers issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court .. . . . .</b>	179	PART II—SECTION 3.—SUB SEC. (ii).—Statutory Orders and Notifications issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by Central Authorities (other than the Administrations of Union Territories) .. . . . .
<b>PART I—SECTION 3.—Notifications relating to non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministry of Defence .. . . . .</b>	—	PART II—SECTION 4.—Statutory Rules and Orders notified by the Ministry of Defence .. . . . .
<b>PART I—SECTION 4.—Notifications regarding Appointments, Promotions, Leave etc. of Officers issued by the Ministry of Defence</b>	237	PART III—SECTION 1.—Notification issued by the Auditor General, Union Public Service Commission, Railway Administration, High Courts and the Attached and Subordinate Offices of the Government of India .. . . . .
<b>PART II—SECTION 1.—Act, Ordinances and Regulations.</b>	—	PART III—SECTION 2.—Notifications and Notices issued by the Patent Office, Calcutta .. . . . .
<b>PART II—SECTION 2.—Bills and Reports of Select Committee on Bills .. . . . .</b>	—	PART III—SECTION 3.—Notifications issued by or under the authority of Chief Commissioners .. . . . .
<b>PART II.—SECTION 3.—SUB SEC. (i).—General Statutory Rules (including orders, bye-laws etc. of general character) issued by the Ministries of the Government of India</b>	—	PART III—SECTION 4.—Miscellaneous Notifications including Notifications, Orders, Advertisements and Notices issued by Statutory Bodies .. . . . .
		PART IV—Advertisements and Notices by Private Individuals and Private Bodies .. . . . .

## भाग I—खण्ड 1

## PART I—SECTION 1

(रक्षा भंडासय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम व्यायालय द्वारा आरी की गई विधितर नियमों, विनियमों तथा आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं

[Notifications relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court]

## राष्ट्रपति सचिवालय

नई दिल्ली, विमाक 26 जनवरी 1979

सं० 26-प्रेष्ण/80—राष्ट्रपति, निम्नलिखित व्यक्तियों को उनकी प्रमाणारण कर्तव्यपरायणता व्याया माहस के कार्यों के लिए “नौसेना मैडल/नौसी मैडल” सहृदय प्रदान करते हैं।—

1. कमांडर कैफी पस्तौजी (00398 बी)

भारतीय नौसेना

अगस्त, 1978 में एक व्यापारी जहाज नन्द मयूर बैंगुरला चट्ठानों में फंस गया था। भारतीय नौसेना पोत बेतवा को इस जहाज को बाहर निकाल लाने में सहायता करने का प्रादेश दिया गया। कमांडर कैफी पस्तौजी उस समय भारतीय नौसेना पीन बेतवा की कमान कर रहे थे। इस नौसेना पोत की तभी मरम्मत आदि हुई थी और मरम्मत के बाद यह पहली बार पानी में उत्तर रहा था। पोत के कार्मिकों को भी मरम्मत के बाद उसके संचालन का कोई अवसर नहीं मिला था। इन गब्ब आतों के बावजूद यह पोत बनाव कार्य के लिए सुरक्षा रखाना ही गया। मसुद म तूफान उठ रहा था। मौसम भी काफी खराब था किंतु यह पोत नन्द मयूर के पास पहुंच गया। वहाँ कमांडर पस्तौजी ने देखा कि नन्द मयूर ऐसे इलाके में फंसा हुआ है कि जहाँ उनके पोत को ले जाना भी खतरे से ज्ञानी नहीं है। कमांडर पस्तौजी ने विस्तृत से काम लिया और बड़ी होशियारी के साथ प्रपत्ते पोत को आगे ले गए और उस व्यापारी जहाज को अपने पोत के साथ आध कर उसे चट्ठानों से बाहर निकालने की तैयारी करने लगे। इस बीच समुद्र में तूफान उठा और मौसम भी काफी खराब हो गया था। ऐकिन कमांडर पस्तौजी उस जहाज को सुरक्षित गोद्धा बनवारगाह पर लाने में सफल हुए।

इस कार्बाई में कमांडर कैफी पस्तौजी ने व्यावसायिक कुशलता, दृढ़ निश्चय एवं उच्च कौटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

2. नै० कमांडर जसमैल सिंह गिल (00403 आर)

भारतीय नौसेना

नै० कमांडर जसमैल सिंह गिल को जनवरी, 1960 में भारतीय नौसेना में कमीशन प्राप्त किया गया। ये समुद्र में सुरंग बिछाने और उसे हटाने तथा अन्तर्राजीय सफाई आदि करने के काम में कुशलता प्राप्त अधिकारी है। इन्होंने गोला लगाकर सुरंग आदि की सफाई करने वाले कमान ठल के प्रभारी अधिकारी और कमान डाकिंग प्रफक्सर के महत्वपूर्ण पदों पर काम किया है।

1 जनवरी, 1978 को एयर इंडिया का विमान बोइंग 747 “एम्परर अफोक” दृष्टिनाम्रत होकर बम्बई से दूर समुद्र में गिर गया था। नै० कमांडर गिल को सर्व कार्यभारी अधिकारी के रूप में 5 से 24 जनवरी, 1978 तक बांद्रा में उस विमान का मलबा आदि निकालने के लिए नियुक्त किया गया। तेज़ समुद्री लहरों और हवा के तेज़ झांकों के बीच विमान के विभिन्न महत्वपूर्ण हिस्से-पुर्जों को समुद्र की तह से निकाल लाना जीवन को संकट में डालना था। ऐकिन नै० कमांडर गिल ने योजनाबद्ध तरीके से काम किया और सफलता प्राप्त की।

इस प्रकार नै० कमांडर जसमैल सिंह गिल ने उच्चावधि कोटि का नेस्ट्रू, दृढ़ता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

3. नै० कमांडर समीर कुमार बनर्जी (00557 बी)

भारतीय नौसेना

नै० कमांडर समीर कुमार बनर्जी ने अक्टूबर, 1964 में नौसेना में कमीशन प्राप्त किया। बाद में ये नौसेना के हवाई संचय में चले गए। उड़ान प्रणिशेष को सफलतापूर्वक पूरा करने के बावजूद नौसेना के विभिन्न व्यायाइनों में प्रशंसनीय कार्य किया। 11 फरवरी, 1976 को इन्होंने भारतीय नौसेना की 321 बाथ स्क्वाइन की कमान संभाली। कमान संभालने के बाद दो वर्षों तक ये काफी सक्रियालम्बक उड़ान भरते रहे और बारब मौसम एवं विपरीत परिस्थितियों के बावजूद अपने नियत कार्यों की पूर्ति करते हुए 383 घंटे से अधिक की उड़ान भरी जिसमें कभी कोई हुर्षटना नहीं हुई। एलिज 208 जब एक पहाड़ी के पास टकरा कर एक दुर्घटना हुई थी तो उसका प्रभाव निकालने और उसका प्राप्त करने का क्षेय विकासन्याइनी को है। इन्होंने घटनास्थल के पास 2000 फुट ऊंची पहाड़ी की ओटी पर बने काढ़े हैंडीपेंड में विमान लेकर जहाज का मलबा! दूर निकालने का काम अत्यधिक विषम परिस्थितियों में किया। स्क्वाइन कमांडर के रूप में इनका कार्य अनुकरणीय था और अन्य विमान वालकों को इससे बड़ी प्रेरणा मिली।

इस कार्बाई में नै० कमांडर समीर कुमार बनर्जी ने व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व तथा उच्च कौटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

4. नै० कमांडर शरद श्रीधर देवधर (00626 बाई)

भारतीय नौसेना

नै० कमांडर शरद श्रीधर देवधर ने मार्च, 1965 में भारतीय नौसेना में कमीशन प्राप्त किया। ये 19/20 नवम्बर, 1977 की राति को आधि प्रवेश में आधी एवं तूफान की बोट में आग, घटकागाली धेव में, राहत कार्य में भाग लेने की कमान कर रहे थे। राहत एवं बनाव कार्य के दौरान ये स्वयं कई बार अवंकर साक्षरता सरवा नदी के पार गए और उन लोकों के कई जलमग्न घरों एवं बसियों में गए। इन्होंने स्वयं अपेक्षने पानी में थिरे 18 व्यक्तियों की जान बचाई और बहुत से बाढ़ पीड़ित ग्रनीटों को भोजन पहुंचाया। इस गहत कार्य में इन्होंने जोखिम एवं चुनौतियों की परवाह न करते हुए, बड़ी लगन और निष्ठा से लगातार कई बटों तक काम किया।

इस कार्य में नै० कमांडर शरद श्रीधर देवधर ने अदम्य माहम, दृढ़ता और प्रमाणाधारण कौटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

5. एंटिंग नै० कमांडर कुट्टोलेमंडाथिल मेधू यामस (00999 डब्ल्यू)

भारतीय नौसेना

ऐंटिंग नै० कमांडर कुट्टोलेमंडाथिल मेधू यामस ने भारतीय नौसेना में जनवरी, 1969 में कमीशन प्राप्त किया। बाद में ये विमानन ब्राउ में आ गए और हैलीकाटर पायलट बन गए। ये एक अनुभवी “सीकिंग पायलट” हैं और सीकिंग पर ये 1140 घंटे की उड़ान भर चुके हैं।

29 जून, 1978 को रात की लेपिटेट यामस सीकिंग 505 पर इंकिंग मिशन पर उच्चाई पर उड़ रहे थे। समुद्र में कही-कही पर वर्षा होने और चारों ओर घनबोर बादल बिलने से मौसम बर्बाद हो गया था।



काफी मात्रा में लोहे के कलरन इफट्टे हो गए थे और नागार्जुन सागर बांध पर बिजली का उत्पादन रुक गया था। इस बांध में सर्वेक्षण और सफाई आदि के काम के लिए सीमैन खुस्ते को नीसेना गोताखोर दल के सदस्य के रूप में लिया गया था। 180 फुट गहरे बंदे पानी में जाना, पानी के नीचे घबराव में काम करना बहुत ही जोखिमपूर्ण था। बांध समुद्र तल से 575 फुट की ऊंचाई पर होने के कारण गोताखोरों के लिए बहाँ हवा का दबाव कम होने पर काम करते रहने से जान को बचाया था। इन सब घटरों के बावजूद सीमैन खुस्ते 26 दिन तक लगातार गंते लगाते रहे और अन्त में इन्होंने अपना काम पूरा कर विजयात्रा। इनके बड़ी लगन से काम करते रहने से इनके दल के अन्य मदस्यों को प्रेरणा मिली।

इस कार्य में सीमैन गजानन देवन्यानु खुस्ते ने अनुकरणीय उत्पादन बढ़ाता तथा असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

#### 12. जगमल मिह, सीमैन, प्रथम श्रेणी

(किलयरेस डाइवर-II) (94485)

भारतीय नीसेना

सीमैन जगमल मिह आप सीमैन के रूप में प्रप्रेल, 1968 में भारतीय नीसेना में भरती हुए बाद में युद्धाध्याय में ही सफाई गोताखोरी की श्रेणी III और II के विशेष पाठ्यक्रमों में विशेष योग्यता प्राप्त कर में किलयरेस डाइवर बन गए। कोचीन बन्दरगाह के पास जब कोचीन पत्तन व्यास का ड्रेजर “लाइंग विलंगडन” ढूँग गया था तो उससे मंबंधित बचाव कार्य के लिए नीसेना ड्वारा भेजी गई टुकड़ी में जगमल मिह भी थे। यह बचाव कार्य मार्च, 1978 में किया गया। इसमें इन्हें हुए जहाज के हिस्सों को बड़े छंग से विस्फोट ड्वारा भ्रालग-भ्रालग करना था और उसके बाद केन और भारी भारी स्लिंगों की सहायता से उन्हें उपर निकालना था। सीमैन जगमल मिह को जहाज में लगे लोहे के बड़े-बड़े टुकड़ों को नीचे गोता लगाकर लपर उठाने का काम सौंपा गया जिसे उन्होंने पूरा किया और साथ ही स्लिंग की तारों की भी सफाई की। यह काम उन्होंने ऐसे समय में किया जब समुद्र में ज्वार-भारे की ऊँची लहरें उठ रही थीं और समुद्र के अन्दर दिखाई भी नहीं दे रहा था।

इस कार्य में सीमैन जगमल मिह ने अनुकरणीय साहस, बृहता, अध्यासाधिक कुशलता और उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

#### 13. सार्वुल मिह, सीमैन प्रथम श्रेणी

(किलयरेस डाइवर-III) (95432)

भारतीय नीसेना

सीमैन सार्वुल मिह दिसम्बर, 1966 में नीसेना में भरती हुए और इन्होंने किलयरेस डाइविंग में योग्यता प्राप्त की।

“एम्परर घोसोक” नामक एयर इंजिया बोइंग 747 1 जनवरी, 1978 को बम्बई के पास समुद्र में गिर गया था। सीमैन सार्वुल मिह को गोताखोर दल के एक सदस्य के रूप में दुर्घटनाप्रस्त विमान को बूँद निकालने के लिए काम पर नीतात किया गया। इन्होंने इस बतरनाक काम को पूरा करने के लिए लगातार समुद्र में गोते सगाए। 23 और 24 जूलाई, 1978 को इन्हें ऐसे स्थान पर बोर्ड करने को कहा गया जहाँ वो में से एक “ब्लैक बाक्स” काकपिट डाइस रिकार्ड के मतभेद की ओर बोर्ड होने की संभावना थी। अपने दृष्टि निश्चय एवं निरन्तर प्रवास के परिणामस्वरूप ये धूंध में भी तीखे किनारों धारे सतिप्रस्त विमान के कुछ महत्वपूर्ण हिस्से-पुँजों की खोज निकालने में सफल हुए।

इस कार्य में सीमैन सार्वुल मिह ने अनुकरणीय उत्पादन, बृहता और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

#### 14. वर्षन मिह, सीमैन प्रथम श्रेणी

(धन्डर बाटर कन्ट्रोलर-III) (202393)

भारतीय नीसेना

सीमैन वर्षन मिह, जनवरी, 1975 में भारतीय नीसेना में भर्ती हुए तथा बाद में धन्डर बाटर कन्ट्रोलर के रूप में काम करने लगे। 18 और 19 अगस्त, 1978 को यह निश्चय किया गया कि आई ० एन० एस० भेत्रा भतिप्रस्त जहाज एम० बी० मन्द मध्यूर को जीचेगा। इसके

लिए सीमैन वर्षन मिह को भतिप्रस्त जहाज को रसों से बांधने का काम मौजा गया। यह काम बहुत ही कठिन परिस्थितियों में किया जाना था, जबकि नीचे समुद्र में तेज तूफान चल रहा था और खाराब मौसम के कारण जहाज बड़े जोर से मझोने था रहा था और उसका ब्लाटर हैक बह रहा था। यद्यपि समुद्री तूफान के कारण जोड़ने वाले रसों तीन भार टूट गए परन्तु अपनी जान की बाजी लगाकर सीमैन वर्षन मिह ने रसों को जोड़ने के लिए निरन्तर प्रयास किया। अन्त में भी भारी 12 इच मोटी रसों को जोड़ने में सफल हुए जिसके परिणामस्वरूप जहाज मुरक्कित स्थान पर लाया जा सका। रसों की जोड़ने के हूर प्रयास में इन्होंने समुद्र में बह जाने के भारी बहरे का सामना किया।

इस प्रकार सीमैन वर्षन मिह ने असाधारण उत्पादन, अध्यासाधिक कोशल, दृष्टि निश्चय एवं कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

म० 27-प्र०/80—राष्ट्रपति निम्नलिखित कार्मिकों को उनकी असाधारण कर्तव्यपरायणता और अदम्य साहस के लिए उन्हें, “नीसेना मैडल/नेबी मैडल का बार” प्रदान करने की स्वीकृति देते हैं:—

#### 1. प्रथम वर्त मेहता,

मास्टर चीफ पेटी अफसर,

द्वितीय श्रेणी (किलयरेस डाइवर)

(48894, एन० एम०),

भारतीय नीसेना

मास्टर चीफ पेटी अफसर प्रथम वर्त मेहता 18 नवम्बर, 1957 में भारतीय नीसेना में भरती हुए थे और किलयरेस डाइवर के रूप में योग्यता प्राप्त की।

1 जनवरी, 1978 को एयर इंडिया का बोइंग 747 “एम्परर घोसोक” द्वारा दुर्घटना होने के कारण बम्बई से काफी दूर समुद्र में आ गिरा था। इसमें बचाव कार्य के लिए जो गोताखोर बल भेजा गया, उसमें प्रथम वर्त मेहता भी थे। वरिष्ठतम नीसेनिक होने के नाते गोताखोरी कार्य पर निगरानी रखने का काम इन्हें सीपा गया। दुर्घटना स्थल के पास समुद्र में तूफान उठ रहा था। पानी के अन्दर साफ-साफ नजर नहीं आ रहा था। ऐसी स्थिति में दुर्घटनाप्रस्त विमान के मलबों के नुकीनों के आर-पार टीरकर जाना बहुत जोखिम का काम था। ऐसी कठिन परिस्थितियों में भी चीफ पेटी अफसर मेहता गोताखोरी कार्य की वेल-रेख करते रहे और खुद भी समुद्र में गोते लगाते रहे।

इस कार्रवाई में मास्टर चीफ पेटी अफसर प्रथम वर्त मेहता ने अनुकरणीय साहस, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

#### 2. दीवान मिह, चीफ पेटी अफसर

(क्लीनिक डाइवर) (63814 एन० एम०),

भारतीय नीसेना।

चीफ पेटी अफसर दीवान मिह, 1954 में भारतीय नीसेना में भरती हुए। इन्होंने जनवरी, 1978 में मुख्य गोताखोर के रूप में योग्यता प्राप्त की। 1 जनवरी, 1978 को एयर इंडिया बोइंग 747 “एम्परर घोसोक” दुर्घटनाप्रस्त होकर बम्बई से काफी दूर समुद्र में आ गिरा। चीफ पेटी अफसर दीवान मिह को 1 जनवरी, 1978 से 26 जनवरी, 1978 तक गोताखोर बल के मुख्य गोताखोर के रूप में नीतात किया गया। दुर्घटनास्थल के पास समुद्री तूफान उठ रहा था। पानी के अन्दर साफ-साफ नजर नहीं आ रहा था। ऐसी स्थिति में दुर्घटनाप्रस्त विमान के मलबों के नुकीनों के आर-पार गोता लगाना बहुत जोखिम का काम था। इन मुश्किल हालातों में भी ये काम बरते रहे और अन्ततः डिजिटल फ्लाइट डेले रिकार्ड और काकपिट डाइस रिकार्ड को, जो दुर्घटना के कारणों का विश्लेषण करने के लिए प्रत्यावर्त्यक थे, सुंदर निकालने में सफल हुए।

इस प्रकार चीफ पेटी अफसर दीवान मिह ने अदम्य साहस, अध्यासाधिक कोशल और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

क० सी० मारणा,  
राष्ट्रपति के मंचित

## PRESIDENT'S SECRETARIAT

New Delhi, the 26th January 1979

No. 26-Pres./80.—The President is pleased to approve the award of the 'NAO SENA MEDAL/NAVY MEDAL' to the undermentioned personnel for acts of exceptional devotion to duty or courage:

1. Commander KEKI PESTONJI (00398 B)  
Indian Navy.

In August, 1978, Commander Keki Pestonji was in command of INS Betwa. The ship was ordered to render assistance to MV Nand Mayur which was stranded off Vengurla Rocks. Despite the fact that INS Betwa was putting out to sea for the first time after a complete refit and the crew of the ship had no period of work up, the ship proceeded immediately for the salvage operation. The sea and weather conditions were extremely adverse. On arrival at the site, Commander Pestonji noticed that the stricken merchant ship had stranded into a navigationally hazardous area. Undeterred he manoeuvred his ship towards the stranded vessel and prepared to take it tow. Despite adverse weather and hazardous sea conditions, the ship was successfully towed safely to the Goa harbour.

In this operation, Commander Keki Pestonji displayed professional skill, determination and devotion to duty of an exceptional order.

2. Lieutenant Commander JASMEL SINGH GILL  
(00403 R) Indian Navy.

Lieutenant Commander Jasmel Singh Gill was commissioned in the Indian Navy in January, 1980. He is a qualified Mine Warfare and Clearance Diving Officer. He has held important appointments of Officer-in-Charge Command Clearance Diving Team and Command Diving Officer.

The Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' crashed into the sea off Bombay on 1st January, 1978. Lieutenant Commander Gill was deputed as over-all incharge of the diving and salvage operations off Bandra Point from 5th to 24th January, 1978. The muddy and silted seabed, the strong coastal current, the tidal stream and strong winds had made the operation for locating the wreckage of the aircraft salvaging its various parts and vital items, extremely difficult and risky. Lieutenant Commander Gill planned the operation and executed it successfully.

Lieutenant Commander Jasmel Singh Gill thus displayed leadership, determination and devotion to duty of an exceptional order.

3. Lieutenant Commander SAMIR KUMAR BANERJEE  
(00557 B), Indian Navy.

Lieutenant Commander Samir Kumar Banerjee was commissioned in the Navy in October, 1964. Later, he joined the naval aviation cadre and after successfully completing his flying training, he commendably served in various air squadrons in the Navy.

On 11th February, 1976, he took over the command of 321 Indian Naval Air Squadron. During the following two years of his command, he was engaged in extensive operational flying and completed over 383 hours of accident free flying on various missions under adverse and difficult weather conditions. He was largely responsible for the search and salvage of Alize 208 when it crashed near a hill feature on an unapproachable rock face, 200 feet below the summit. He undertook the salvage operations under extremely hazardous conditions from an improvised helipad on top of the 2000 feet high hill feature near the crash site, and successfully accomplished all landings and take offs under turbulent and changing weather conditions. His performance as a Squadron Commander was exemplary and inspired confidence among the young aviators under him.

Lieutenant Commander Samir Kumar Banerjee thus displayed professional skill, leadership and devotion to duty of an exceptional order.

## 4. Lieutenant Commander SHARAD SHRIDHAR DEODHAR (00626 Y), Indian Navy.

Lieutenant Commander Sharad Shridhar Deodhar was commissioned in the Indian Navy in April, 1965. He was Officer-in-Charge of the Naval Contingent detailed for the rescue operations in Anakapalli area of Andhra Pradesh which

was ravaged by the cyclone and tidal waves on the night of 19th/20th November, 1977. During the rescue and relief operations, he personally made several trips across the dangerous flooded Sarda river and visited a number of water-logged colonies and houses. He also personally rescued eighteen marooned persons and also distributed food to a large number of grief stricken villagers. During these rescue operations, he worked long hours with single minded determination, without caring for the risk involved.

In this action, Lieutenant Commander Sharad Shridhar Deodhar displayed courage, determination and devotion to duty of an exceptional order.

## 5. Acting Lieutenant Commander KUTTOLAMADATHIL MATHEW THOMAS (00999 W), Indian Navy.

Acting Lieutenant Commander Kuttolamadathil Mathew Thomas was commissioned in the Indian Navy in January, 1969. Later he joined the aviation branch and qualified as a helicopter pilot. He is an experienced Seaking Pilot with 1140 hours of flying to his credit.

On the night of 29th June, 1978, Lieutenant Thomas was flying seaking 505 on a height dunking mission. The weather was marginal with patches of rain over the sea and large thunder storm clouds all around. After thirty minutes of flying, the officer was informed by his navigator that a major oil leak had developed from the main gear box and that oil was cascading into the crew compartment in a most frightening manner. He quickly transited out and set course back to the ship. While transiting, the oil leak increased and the warning captions came on, as the oil pressure dropped to zero. Even though, he still had some distance to go to reach the carrier, he resolutely continued his approach in a calm and efficient manner, knowing fully well that the Main Gear Box could seize any moment. By his exceptional ability and single minded purpose, he brought back his aircraft, landed it safely on board while he could have ditched the aircraft in an attempt to save his life, and thereby saved a costly aircraft and four valuable lives.

In this action Acting Lieutenant Commander Kuttolamadathil Mathew Thomas displayed exemplary courage, professional skill and devotion to duty of an exceptional order.

## 6. Lieutenant RAGHAVANSH KUMAR SHARMA (00947 A), Indian Navy.

Lieutenant Raghavansh Kumar Sharma joined the Indian Navy as a Sub-Lieutenant in November, 1968. He is a qualified Clearance Diver. On 28th January, 1978, he was deputed as the leader of the Naval diving team to undertake preliminary reconnaissance and clearance operation at the Nagarjunasagar Hydel Complex, which had come to a halt after three days operational trials as the runner of the hydel unit got fouled by the heavy scrap iron material left behind in the pit.

The diving operations had to be conducted under extremely hazardous conditions at 180 feet depth. The location of the dam being 575 feet above sea level, the operation also involved the risk of decompression sickness. Undeterred by these risks, Lieutenant Sharma was the first to go down under the penstock gate for assessing the situation. Thereafter, during the 26-day operation, he dived several times and infused confidence in his diving team by personal example. His dedicated effort resulted in an early and successful completion of the hazardous task.

In this operation, Lieutenant Raghavansh Kumar Sharma displayed exemplary courage, leadership, professional skill and devotion to duty of an exceptional order.

## 7. Lieutenant BOLA RADHAKRISHNA RAO (01249N), Indian Navy.

Lieutenant Bola Radhakrishna Rao was commissioned in the Indian Navy in July, 1972. On 1st January, 1978, when the Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' crashed into the sea off Bombay, INS Nashak, with Lieutenant Bola Radhakrishna Rao in command, was detailed for the search and salvage of the wreckage of the aircraft.

Despite the very short notice, he immediately proceeded with his ship to the crash site. In addition to this search and rescue operation, his ship had to carry out the task of bringing ashore the floating dead bodies, most of them in a highly decomposed and mutilated state. He inspired his men to

undertake this onerous task with a high sense of duty. As a result, over 80 dead bodies were brought ashore within the next six days despite adverse weather conditions.

In this operation Lieutenant Bola Radhakrishna Rao displayed exemplary determination, leadership and devotion to duty of an exceptional order.

**8. Lieutenant VIJAY KUMAR SINGH CHANDELE (01310 A), Indian Navy.**

Lieutenant Vijay Kumar Singh Chandele was commissioned in the Indian Navy in July, 1972, and qualified as a Clearance Diver in the Navy in September, 1975. He was deputed to locate and salvage the Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' which had crashed off Bombay on 1st January, 1978. During the three weeks of diving operations undertaken to locate the wreckage and salvage various parts of the ill-fated plane, he worked for over 12 hours, each day, under extremely hazardous conditions. It was primarily due to the dedicated efforts and inspiring leadership of Lieutenant Chandele that the divers were able to recover the 'Black Boxes' which were required to analyse the cause of the accident.

In this operation, Lieutenant Vijay Kumar Chandele displayed exemplary determination, leadership and devotion to duty of an exceptional order.

**9. Lieutenant PRADEEP DIXIT (01442 A), Indian Navy.**

Lieutenant Pradeep Dixit was commissioned in the Navy in December, 1972. In November, 1977, he was detailed as Senior Pilot of a helicopter for relief and rescue operations in the flood stricken areas of Anakapalli in Andhra Pradesh. He flew several sorties between 0630 hours and 1735 hours, every day, from 21st to 23rd November, 1977. As Senior Pilot, he ensured the smooth turn-round of the aircraft for quick loading of relief provisions and fuel. Despite flying for long durations over difficult terrain in poor visibility and under extremely adverse weather conditions, he maintained, because of his piloting skill, high precision in food dropping in isolated hutsments and water-logged villages.

In this operation, Lieutenant Pradeep Dixit displayed high professional skill, determination and devotion to duty of an exceptional order.

**10. RAM BILASH SINGH, Shipwright Artificer-III (51528), Indian Navy.**

Shipwright Artificer Ram Bilash Singh was a member of the Naval Detachment which was assigned the task of cyclone relief operations in Anakapalli and Yellamanchalli Taluks in Andhra Pradesh from 21st to 23rd November, 1977. During the operations, he volunteered as a crew of a Gemini Craft. Although this was beyond the call of his normal duty, he made several trips at night, under dangerous conditions, across the Sarda river which was in spate. On 23rd November, 1977, he took independent charge of the Gemini Craft and made a number of trips across the fast flowing river near Somavaram village and distributed over 800 Kilograms of rice to totally isolated and water-logged villages of Ganaparti, Chachikenda and Jogaonpetta. He also rescued five marooned villagers, at great risk to himself and evacuated them to a safe place in his Gemini Craft.

In this action, Shipwright Artificer Ram Bilash Singh displayed exemplary courage, professional skill, determination and devotion to duty of an exceptional order.

**11. GAJANAN DNYANU KHUSPE, Seaman First Class (Clearance Diver 2nd Class), (54944), Indian Navy.**

Seaman Gajanan Dnyanu Khuspe joined the Indian Navy in January, 1969. He is a qualified Clearance Diver 2nd Class.

On 28th January, 1978, due to the runner of the hydel unit getting fouled with heavy scrap iron material left in the pit, the electricity generation work at the Nagarjunasagar Dam came to a halt only after three days of full load operational trials. Seaman Khuspe was deputed as a member of the naval diving team to undertake reconnaissance and clearance operation at the Dam. Diving at a depth of 180 feet was an extremely hazardous task due to suction and under-water fouling. There was also the risk of decompression sickness for

the divers as the dam was located at 575 feet above sea level. Undeterred by these hazards, Seaman Khuspe undertook repeated dives throughout the 26 day operation and completed the task entrusted to him. His untiring effort during this period was also a great source of inspiration for his team mate.

In this operation, Seaman Gajanan Dnyanu Khuspe displayed exemplary courage, determination and devotion to duty of an exceptional order.

**12. JAGMAL SINGH, Seaman First Class (Clearance Diver 2nd Class) (94485), Indian Navy.**

Seaman Jagmal Singh joined the Navy as a Seaman Boy in April, 1968. He later became a clearance diver, second class by qualifying, with credit, in the Class III and Class II specialist courses, at a very young age. He was detailed as one of the members of the Naval salvage team when the Cochin Port Trust dredger 'Lord Willingdon' had sunk off the mouth of Cochin harbour. The diving and salvage operations which consisted of systematic controlled blasting to cut up the sunken vessel and thereafter lifting the cut up sections with the help of a floating crane and heavy slings, were conducted during March, 1978. Seaman Jagmal Singh was entrusted with and completed the task of diving inside the mangled mass of steel wreckage and cleared the sling wires, under the most hazardous conditions of strong tidal currents, rough seas and poor visibility.

In this operation, Seaman Jagmal Singh displayed exemplary courage, determination, professional skill and devotion to duty of an exceptional order.

**13. SARDUL SINGH, Seaman First Class (Clearance Diver III) (95432), Indian Navy.**

Seaman Sardul Singh joined the Navy in December, 1968 and qualified in Clearance Diving.

After the crash of the Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' off Bombay on 1st January, 1978, Sardul Singh was detailed as a member of the diving team for locating the wreckage of the ill-fated aircraft. He carried out several dives throughout this hazardous salvage operation. On 23rd and 24th July, 1978, he was directed to search the place where one of the two 'Black Boxes' the Cockpit Voice Record was expected to have been buried under the debris. His ceaseless and determined efforts in poor underwater visibility through the jagged edges of the wreckage of the aircraft, ultimately resulted in locating the vital part.

In this operation, Seaman Sardul Singh displayed exemplary courage, determination and devotion to duty of an exceptional order.

**14. DARSHAN SINGH, Seaman First Class (Under Water Controller 3rd Class) (202393), Indian Navy.**

Seaman Darshan Singh joined the Navy in January, 1975 and later qualified as an underwater controller. On 18th and 19th August, 1978, it was decided that INS Betwa should tow the stricken ship MV Nand Mayur and Seaman Darshan Singh was given the task of connecting the heavy towing wires. This operation involved working over the stern of the ship when under extremely hazardous conditions of rough seas and inclement weather the ship was rolling and pitching heavily and the Quarterdeck was awash. Although the towing wires parted 3 times due to the rough seas, Seaman Darshan Singh made repeated efforts, in total disregard to his own safety, to connect the towing wires. He was ultimately successful in connecting the heavy 12" towing rope which brought the stranded ship to safety. During every attempt to connect the towing wires, he faced the imminent danger of being washed overboard.

In this action, Seaman Darshan Singh displayed exemplary courage, professional skill, determination and devotion to duty of an exceptional order.

No. 27-Pres./80.—The President is pleased to approve the award of Bar to the "NAO SENA MEDAL/NAVY MEDAL" to the undermentioned for acts of exceptional devotion to duty or courage :—

1. ABHAY DUTTA MEHTA, Master Chief Petty Officer 2nd Class (Clearance Diver), No. 48894, N.M., Indian Navy.

Master Chief Petty Officer Abhay Dutta Mehta joined the Indian Navy on 13th November, 1957, and qualified as a Clearance Diver.

The Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' crashed off Bombay on 1st January, 1978. Master Chief Petty Officer Abhay Dutta Mehta was detailed as one of the members of the diving team for the salvage operations. Being the senior-most sailor, he was entrusted with the task of supervising the diving operations. The sea at the site of the crash was very rough and diving under conditions of poor underwater visibility through jagged edges of the wreckage of the aircraft, was an extremely hazardous task. Master Chief Petty Officer Mehta worked under these trying conditions while supervising and diving himself.

In this operation, Master Chief Petty Officer Abhay Dutta Mehta displayed exemplary courage, leadership and devotion to duty of an exceptional order.

2. DEWAN SINGH, Chief Petty Officer (Clearance Diver) I (63814), N.M., Indian Navy.

Chief Petty Officer Dewan Singh joined the Indian Navy in February, 1954, and qualified as a Chief Diver in January, 1978. On 1st January, 1978, Air India Boeing 747 'Emperor Ashoka' crashed into the sea off Bombay. C.P.O. Dewan Singh was detailed as the Chief Diver of the diving contingent from 1st January to 26th January, 1978. The sea at the site of the crash was very rough and diving under conditions of poor visibility through jagged edges of the wreckage of the aircraft was an extremely hazardous task. He worked under those trying conditions and ultimately his personal efforts were responsible for the success in recovering the Digital Flight Data Recorder and the Cockpit Voice Recorder, which were essential for analysing the cause of the accident.

Chief Petty Officer Dewan Singh thus displayed great courage, professional skill and devotion to duty of an exceptional order.

K. C. MADAPPA, Secretary  
to the President.